Рекомендуемая цена: 529 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101 «Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ

№ 88

СБОРКА МОДЕЛИ

РОЖДЕНИЕ АМФИБИИ ВАЗ-2122

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2618-7248

00088

9 772618 724302

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 88, 2020

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 6 300 экз.
Цена: 529 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2020 Hachette Collections, France
© 2020 Ашет Коллекция
© 2020 Ашетт Коллексьон Україна

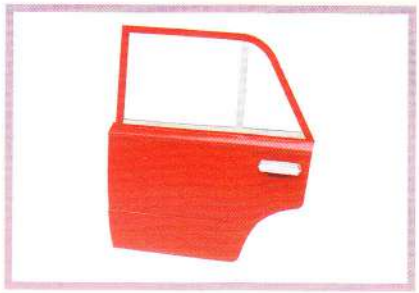
Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 20.02.2020.
Дата выхода в свет: 07.05.2020.

Фотографии и иллюстрации:
6 © РИА Новости; 7 (вверху) © РИА Новости, (внизу) © частная коллекция; 8 (вверху) © частная коллекция, (внизу) © РИА Новости; 9-11 © частная коллекция.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3



Установка наружной ручки левой задней двери

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

Рождение амфибии ВАЗ-2122

МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

Звезда местного значения ГАЗ-21 «Волга»

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

Установка наружной ручки левой задней двери

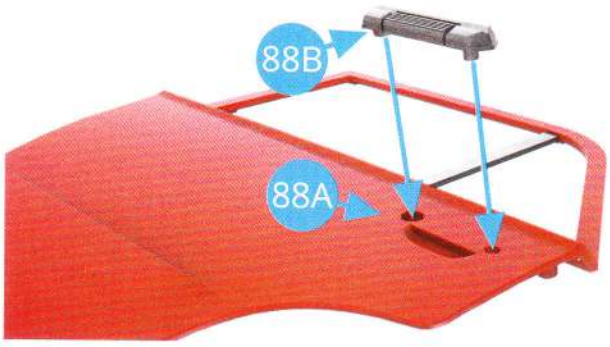
Используя детали, полученные с этим номером, установите ручку на наружную панель левой задней двери вашей модели ВАЗ-2101.

- 88A Наружная панель левой задней двери
- 88B Наружная ручка двери
- DM Винт М1,7 × 3,0 мм (2 шт.)

Схема сборки

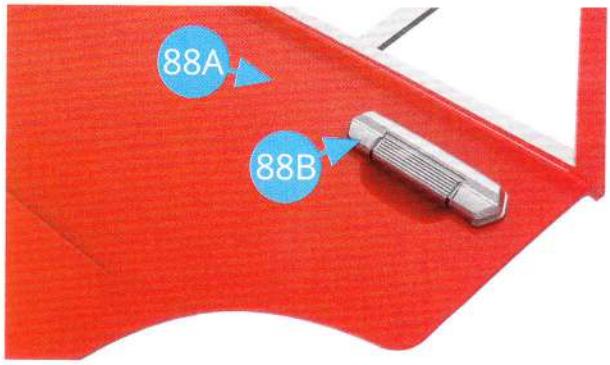
СБОРКА МОДЕЛИ

1



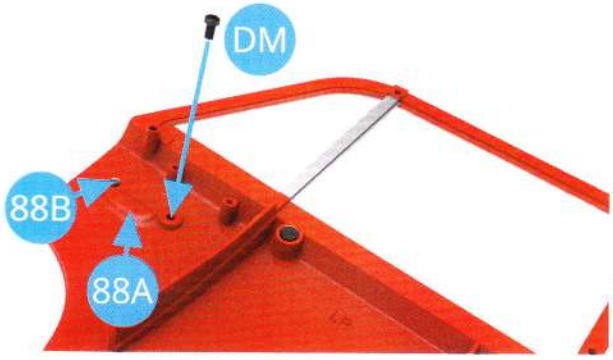
Установите наружную ручку двери 88B на наружной панели левой задней двери 88A.

2



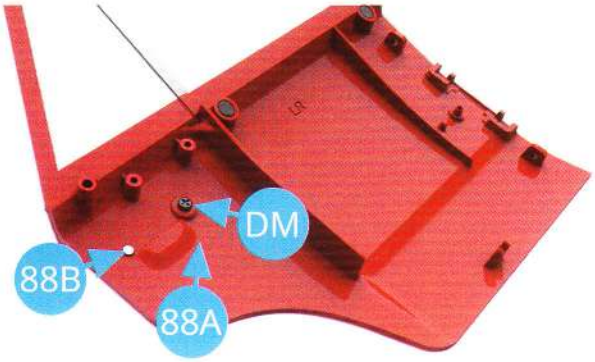
Наружная ручка двери 88B, установленная на наружную панель левой задней двери 88A, крупным планом.

3



Закрепите наружную ручку двери 88B на наружной панели левой задней двери 88A с ее внутренней стороны винтом DM.

4



Крупный план места крепления наружной ручки двери 88B винтом DM с внутренней стороны наружной панели задней левой двери 88A.

Виды узла после сборки

Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

Рождение амфибии ВАЗ-2122

Полноприводный армейский малогабаритный автомобиль ВАЗ-2122, приспособленный к преодолению водных преград на плаву (шифр ОКР «Река»), разрабатывался во исполнение решений Комиссии Президиума Совета Министров СССР на основании «Отраслевых пятилетних планов основных ОКР и НИР по вооружению и военной технике на пятилетки 1976–1980 гг. и 1981–1985 гг.» Министерства автомобильной промышленности.

В приоритете были разработка и запуск в мелкосерийном производстве машины для армии, ну а затем мог бы появиться и гражданский вариант. Отчасти по этой причине машина, использовавшая элементную базу еще не созданной «Нивы», уже на первых эскизах 1971 года выглядела достаточно проработанной с дизайнерской точки зрения и совсем не похожей на привычные военные амфибии тех лет, больше напоминавшие лодки с колесами, чем автомобили.

Создатели модели

Необходимо подчеркнуть, что задача, стоявшая перед разработчиками, была довольно сложной – надо было упрятать нивовские агрегаты внутрь герметичного стального корпуса, обеспечив их нормальную работу и охлаждение, а также «научить» машину плавать. С 1971 по 1976 год проект проделал путь от первой эскизной проработки до двух готовых к испытаниям прототипов. Работами над этой моделью, как и разработкой «Нивы», руководил П. Прусов, ставший к тому времени начальником Бюро общей компоновки. Поисками конкретной внешней формы будущей амфибии вплотную занимался молодой дизайнер А. Еремеев.

Художники-конструкторы В. Антишин и Г. Проскуряков на ВАЗе. 1973 год.

Технические решения и особенности

К 1974 году внешний облик и внутреннее содержание амфибии уже сложились. Какими они были, рассказал в своих воспоминаниях П. Прусов: «Наличие базовой машины заранее исключило все дискуссии по поводу вариантов кинематической схемы. Все было ясно и так - полностью используются двигатель и шасси "Нивы" (к тому времени - это был уже 1974 год - она уже обрела конкретность).

Кузов - водоизмещающий, двухдверный, открытый, с мягким съемным верхом. Ветровое стекло - плоское, откидывающееся вперед.

Наружные панели - максимально простые, плоские. Прочные прямоугольные бампера, позволяющие осуществлять эвакуацию застрявшего автомобиля методом толкания "бампер в бампер".

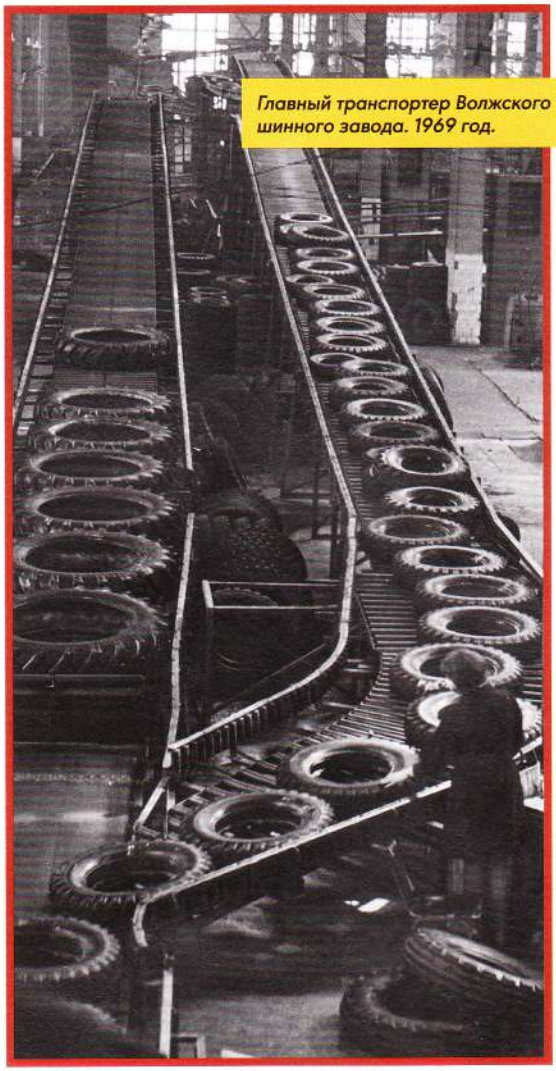
Оригинально пришлось решить конструкцию передней подвески, которая, по сути, была точной копией "нивовской". Чтобы не вводить в кузове уплотнение под верхний рычаг, который, как известно, перед сборкой "Нивы" отсоединяется от поперечины, поступили следующим образом. Переднюю подвеску выполнили полностью агрегатированной, а лонжерон кузова приподняли над верхним рычагом, замкнув снизу левый и правый лонжероны сварным днищем.

То есть вся трансмиссия, за исключением заднего моста, оказалась в кузове, а передняя подвеска как бы "охватывала" передок днища снаружи.

Зоны приводов передних колес, тяг рулевой трапеции и места присоединения карданных валов к РК герметизировались резиново-брезентовыми чулками.

Светотехника - с армейских машин, для которой разработана светомаскировка. И, конечно же, буксирное устройство ("фаркоп") сзади - уазовское, позволяющее перевозить, к примеру, полевую кухню армейского образца.

Кстати, вазовским испытателям приходилось им не раз пользоваться, к примеру, для помощи автомобилям, слетевшим зимой с дороги (однажды вытащили из кювета даже ЗИЛ-130!).



Главный транспортер Волжского шинного завода. 1969 год.

Первые испытания

Испытания первых двух прототипов показали хорошие водоходные качества при уровне проходимости на суше не хуже вездехода УАЗ-49Б. Основными недостатками были плохое охлаждение двигателя и ненадежность узлов трансмиссии, которые, помимо прочего, перегревались без обдува в закрытом снизу кузове автомобиля. Кроме того, покрышки ВлИ-6 с увеличенным профилем, которые специально для ВАЗ-2122 разработал Волжский шинный завод, перегружали трансмиссию и быстро выводили ее из строя.

Автомобиль ВАЗ-2122. Современная фотография.

Один из первых опытных экземпляров внедорожника ВАЗ-Э2122 1976 года выпуска.

Автомобиль ВАЗ-2122 «Река». Современная фотография.

Глушитель вывели под днище в районе переднего бампера, уплотнили кузов по трубе глушителя резиновой мембраной, а для компенсации вибрации двигателя соединили выпускной коллектор с трубой глушителя гибким металлическим сильфоном.

Движение на плаву - за счет вращающихся колес, находящихся целиком в воде (они полностью "вывешены", то есть находятся в крайнем нижнем положении "отбоя" - как на подъемнике). От гребного винта со сложным приводом отказались сразу и не прогадали.

Для повышения проходимости и более уверенного выхода из воды было решено увеличить размерность шин с 6.95-16 до 8-16.

Таким образом, ширина шин возрастала со 175 до 205 мм с соответствующим увеличением и внешнего диаметра. Это потребовало, в свою очередь, увеличения передаточного числа главной пары (i = 4,78). Правда, очень скоро пришлось о таком "улучшении" пожалеть, но об этом речь впереди.

Машина получила заводской индекс 2122. Так она и вошла в историю как "двадцать вторая" - ни собственного имени, ни даже прозвища она так никогда и не удостоилась. Более всего подошел бы "крокодил", но это имя уже намертво прилипло к первым "Нивам".

Были сделаны все необходимые чертежи первой серии образцов (Э2122), по которым и были изготовлены летом 1976 года первые два образца - желтый и зеленый».

Экспедиция «Эльбрус - 74»: испытания серийных автомобилей новой модели УАЗ-469Б Ульяновского автомобильного завода в условиях высокогорья Кабардино-Балкарии. 1974 год.

Звезда местного значения ГАЗ-21 «Волга»

Вряд ли нуждается в доказательствах тот факт, что автомобиль «Волга» не оставил заметного следа в мировом автомобилестроении. Он был совершенно рядовым и за пределами нашей страны практически неизвестным.

Автомобиль ГАЗ-21 стал раритетным. Современная фотография.

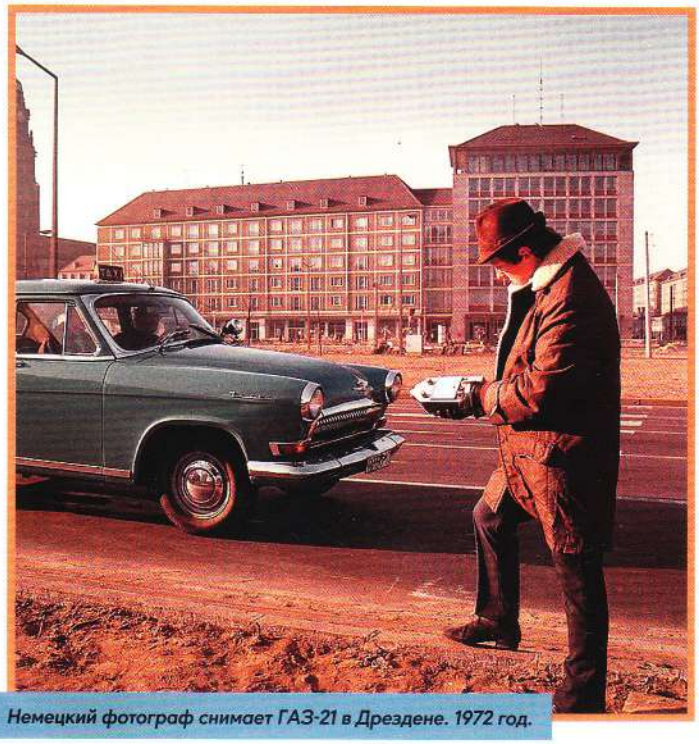
Автомобиль ГАЗ-21 на III международном ралли «За мир и дружбу». 1962 год.

В СССР и России «Волга» ГАЗ-21 – это культовый автомобиль и предмет поклонения как современников, так и последующих поколений, а сейчас – мечта коллекционеров.

Рождение легенды

Проектирование автомобиля М-21 началось в 1952 году. Причем работа велась на конкурсной основе художниками-конструкторами Джоном Вильямсом и Львом Еремеевым, которые создавали проекты под девизами «Звезда» и «Волга». Проекты обеих машин были готовы в 1953 году, тогда же изготовили их гипсовые макеты. «Звезда» в передней части (до задних дверей) сильно напоминала «Волгу», но имела покатую, как у «Победы», крышу кузова типа «фастбэк», который к тому времени уже выглядел пережитком прошлого. Поэтому для серийного производства выбрали седан Еремеева.

Художник-конструктор Лев Еремеев, опираясь на тенденции мировой автомобильной моды тех лет, в первую очередь американской, в которой тогда доминировали авиационные и отчасти ракетно-космические мотивы, сумел создать вполне выразительный образ современного динамичного и достаточно элегантного автомобиля с довольно сложной пластикой кузова. С точки



Немецкий фотограф снимает ГАЗ-21 в Дрездене. 1972 год.

зрения мирового автомобилестроения тех лет, внешность автомобиля была сравнительно сдержанной и практически не содержала каких-либо особо выделявшихся на общем фоне тогдашнего стиля элементов. Но по советским меркам «Волга» ко времени начала своего производства смотрелась весьма свежо, смело и необычно.

Автомобиль имел несущий четырехдверный цельнометаллический кузов с подрамниками в оконечностях. Основание кузова по конструкции было почти таким же, как у «Победы», но несколько шире из-за бóльших размеров «Волги». По сравнению с «Победой», прочность и жесткость кузова были увеличены. Для того времени весьма на высоком уровне была и антикоррозийная обработка: кузов фосфатировался и грунтовался погружением. Окраска производилась алкидными эмалями, за исключением машин черного цвета, окрашивавшихся нитроэмалями в пять слоев с промежуточной полировкой.

Для своего времени «Волга» имела довольно богатое оснащение. На автомобиле устанавливались отопитель с обогревом лобового стекла, радиоприемник с одним динамиком, электрический двухскоростной стеклоочиститель, омыватель лобового стекла, перчаточный ящик, лампы освещения подкапотного пространства и багажника, а также включавшийся при открывании дверей потолочный плафон в салоне и т. д. В отделке салона широко использовалась пластмасса на основе ацетилцеллюлозного этрола, имевшего характерный цвет «слоновой кости». Из этой пластмассы, имевшей органические составляющие и поэтому нестойкой, были сделаны руль, рукоятки на панели приборов, антенны, рычаг переключения передач и рычажок указателей поворотов, подлокотники и другие детали.

Три серии

Первые серийные «Волги» были собраны 10 октября 1956 года. Серийными, впрочем, их можно назвать условно, особенно с учетом того, что в 1956 году были собраны всего пять автомобилей. Массовое производство «Волги» началось в марте – апреле 1957 года.

Автоматическая коробка передач

Автоматическая гидромеханическая коробка передач была установлена на ограниченном количестве машин (700–800 в 1957 году, около 100 в 1958-м и 700–800 в 1959-м). В дальнейшем от установки автоматической трансмиссии отказались, главным образом из-за дефицита специального масла и отсутствия сервиса. По этой причине многие автовладельцы, намучившись с «автоматом», просто меняли его на «механику».

Автомобиль ГАЗ-21 первого поколения. Современная фотография.

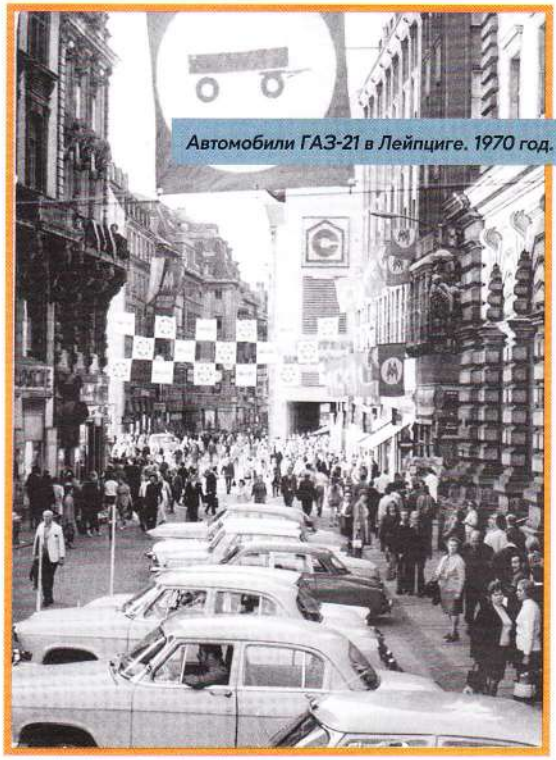
Серийные автомобили ГАЗ-21 условно делятся на три выпуска или серии: 1957, 1959 и 1962 годов.

Автомобили 1-й серии выпускались с 1956 по 1958 год. Они комплектовались форсированным двигателем от «Победы» и (с 1957 года) новым двигателем Заволжского моторного завода, механической или автоматической коробкой передач и т. д. Внешней отличительной особенностью 1-й серии является передняя облицовка радиатора «со звездой». Базовая версия 1-й серии обозначалась М-21 (с 1965 года – ГАЗ-21). Всего было выпущено около 30 тыс. машин 1-й серии.

С 1958 года с конвейера стали сходить «Волги» ГАЗ-21И 2-й, или «промежуточной», серии. Машина изменилась преимущественно внешне, получив облицовку радиатора такую же, как на прототипах: «акулья пасть». Машины 2-й серии снабжались только механической коробкой передач. До 1962 года завод изготовил чуть более 140 тыс. автомобилей 2-й серии.

Наконец, с 1962 по 1970 год выпускалась самая массовая (около 470 тыс. машин) 3-я серия. Базовый седан выпуска 1962 года обозначался ГАЗ-21Л, а 1965 года – ГАЗ-21Р. Эту машину принято считать результатом «мягкой» модернизации «Волги». Ее характерными внешними приметами являются облицовка радиатора с 37 вертикальными прорезями, прозванная «китовый ус», и бамперы без «клыков».

По сравнению с предыдущими отечественными моделями, «Волга» показала себя динамичным, скоростным автомобилем с высокой комфортностью. Машина была экономичнее своей предшественницы «Победы», при этом по динамике превосходя «ЗИМ» более высокого класса. По таким показателям, как долговечность и проходимость, «Волга» оставила далеко позади и иностранные аналоги, мало приспособленные к отечественным дорожным условиям.



Автомобили ГАЗ-21 в Лейпциге. 1970 год.

Такси ГАЗ-21 на улице Кабула. Современная фотография.

Автомобиль ГАЗ-21 в Москве. Современная фотография.

В НОМЕРЕ 89

- ОБИВКА ЛЕВОЙ ЗАДНЕЙ ДВЕРИ
- Г. В. ТРИНКЛЕР И ЕГО ДВИГАТЕЛИ

ДЕТАЛИ НОМЕРА:

- ОБИВКА ЛЕВОЙ ЗАДНЕЙ ДВЕРИ
- ПОДЛОКОТНИК
- ВНУТРЕННЯЯ РУЧКА ДВЕРИ
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2.© 2020 Ашет Коллекция. © 2020 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ АО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!